



Planident: r20150008

Detaljregulering av Lade idrettsanlegg, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 6.2.2017

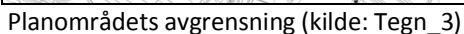
Dato for godkjenning av Bystyret : 26.4.2017

Bakgrunn

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av Tegn_3 som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim kommune ved Trondheim eiendom, utbygging.

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljert reguleringsplan for utvidet bruk av idrettsanlegget på Lade og gjøre den om til en idrettspark med flere og mer varierte baner og ny bebyggelse for innendørs idretter. Lade idrettsanlegg skal ha status som sentralanlegg for idrett. Hensikten med planen har også vært å bedre tilgjengeligheten til anlegget for gående, syklende og reisende med kollektivtrafikk og å sikre de eksisterende landskapskvalitetene når det gjelder åpenhet, terreng og parkpreg.

I utviklingen av Lade idrettsanlegg har prosjektet fått navnet **Lade idrettspark**, og omtales i den videre beskrivelsen som det



Planstatus

Tidligere vedtak og planpremisser

Som utgangspunkt for oppstart av planarbeidet lå en mulighetsstudie utarbeidet av Solem arkitekter. Den ble behandlet av formannskapet som en orienteringssak 26.11.2013 i [sak 244/13, "Mulighetsstudie Lade idrettspark – orientering"](#). Formannskapet vedtok at mulighetsstudien skulle legges til grunn for videre planlegging.

Utvikling av Lade idrettsanlegg har vært til politisk behandling to ganger det siste året, og det er

gjort vedtak som gir føringer for utarbeidelsen av planforslaget, og som avklarer hvilke funksjoner det er ønskelig å plassere innenfor planområdet.

I [sak 206/15 "Ny lade idrettspark – lokalisering av anlegg"](#) vedtok formannskapet 29.9.2015 at idrettene tennis, bordtennis og kampsport skulle få tilbud om å leie et areal til nytt sambruksanlegg. Det ble også vedtatt at kommunen skulle gå videre med å anlegge fire utendørsbaner for tennis ved siden av dette anlegget. Det ble også gitt føringer for hva som skulle vurderes i planarbeidet videre.

I [sak 294/15 "Nye idrettsanlegg i Lade idrettspark – forutsetninger for reguleringsplanen"](#) behandlet formannskapet den 15.12.2015 ulike måter idrettsparken kunne utvikles. Det ble vedtatt lengde på sambruksanlegget, hvor det skulle settes av areal til idretts- og fotballhall, og hvor det skulle planlegges for nytt tribuneanlegg. Det ble også gitt føringer for at det skulle planlegges for et felles vrimeleareal mellom byggene, for en ny driftstasjon nord i parken og snuplass innenfor planområdet. Formannskapet ga også føringer for hvordan behovet for garderobeanlegg skal løses i fremtiden.

Bygningsrådet vedtok i sak [108/16 i møte 7.6.2016](#) å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Vilkår fra førstegangsbehandling 7.6.2016:

1. Før sluttbehandling skal alternativ plassering og utforming av tribuneanlegg (BIA3) og idrettshall (BIA2) vurderes nærmere, med mål om å redusere konsekvenser for sikt mot Ringve gård.

2. Før sluttbehandling skal det vurderes om rekkefølgekrav om ny adkomstvei med tilhørende sykkelvei med fortau skal knyttes til første byggetrinn.

3. Før sluttbehandling skal det vurderes nærmere om foreslått bebyggelse innenfor felt BIA1 (sambruksanlegg) kan bygges med en bedre terrengtilpassning slik at høye (inntil 4,5 meter) terrengmurer i anlegget unngås.

4. Før sluttbehandling skal konsekvenser for støy fra eventuell kampavvikling innenfor felt BIA3 når den omgjøres fra treningsbane til kamparena utredes.

5. Før sluttbehandling skal begrensning av annen veggrunn rundt rundkjøringen vurderes nærmere slik at kun nødvendig areal båndlegges.

Krav om konsekvensvurdering

Det er ikke krav om konsekvensvurdering siden planforslaget er i tråd med formål i overordna plan.

Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel, vedtatt av Bystyret 21.3.2013, sist rev. 24.4.2014

Planområdet er i Kommuneplanens arealdel (KPA) avsatt til formålet Idrettsanlegg, og omfattes av midtre sone for parkering og uterom, og område for lokalsenter og kollektivåre.

Hovedtrasé for sykkel er lagt i østre grense av planområdet fra Lade allé til Haakon VII's gate



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024.

KDP for kulturminner og kulturmiljøer 2013-2025, vedtatt 2013

Kulturminner i nærheten av planområdet: Ringve gård, Lade kirke, Lade gård, Rognli gård og Devle gård og park.

Plan for idrett, friluftsliv og friområder 2009-2016, vedtatt 4.12.2008

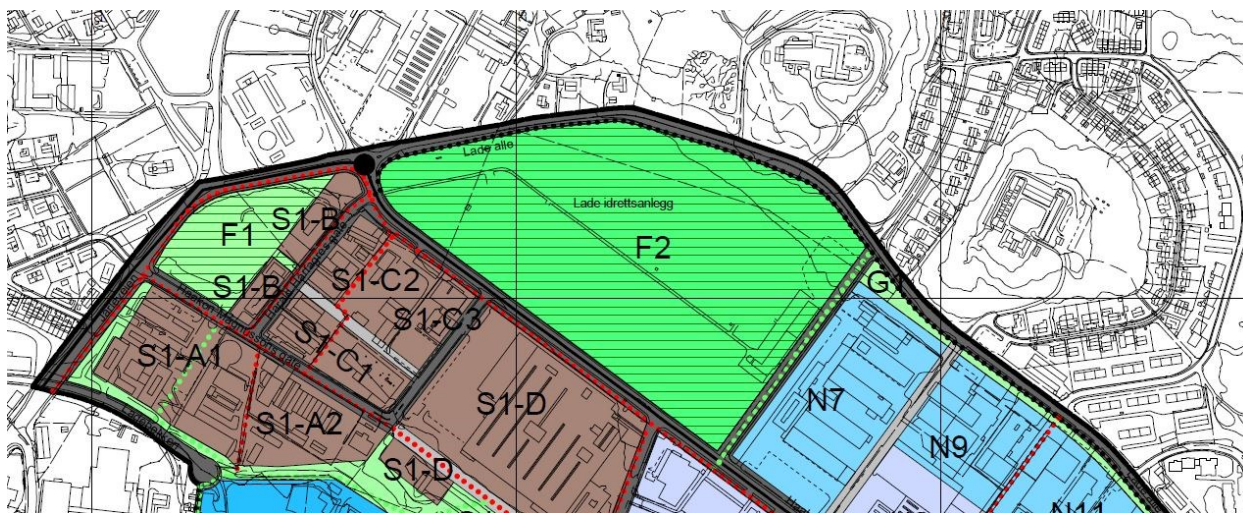
Lade idrettspark skal videreføres og styrkes som arena for ulike idretter.

Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll

Denne planen fra 2005 gjelder sammen med kommuneplanens arealdel, med unntak av endring i området langs Lade allé. I kommunedelplanen er det krav om ny reguleringsplan ved tiltak som utbygging, ombygging og bruksendringer i Lade idrettspark.

Planområdet er i denne planen avsatt til idrettsformål/idrettsanlegg. Et turdrag er regulert i østre grense av området, fra Lade allé til Haakon VII's gate.

Det er en særlig viktig målsetting i planen at kulturlandskap og eldre gårder med parkanlegg og verneverdige bygninger blir bevart for ettertiden. Dette hensynet skal vektlegges sterkt ved utvikling av området. Det historiske kulturlandskapet på Lade og Rotvoll skal styrkes gjennom etablering av ny grønnstruktur og forbindelseslinjer i aksene nord-sør og øst-vest.

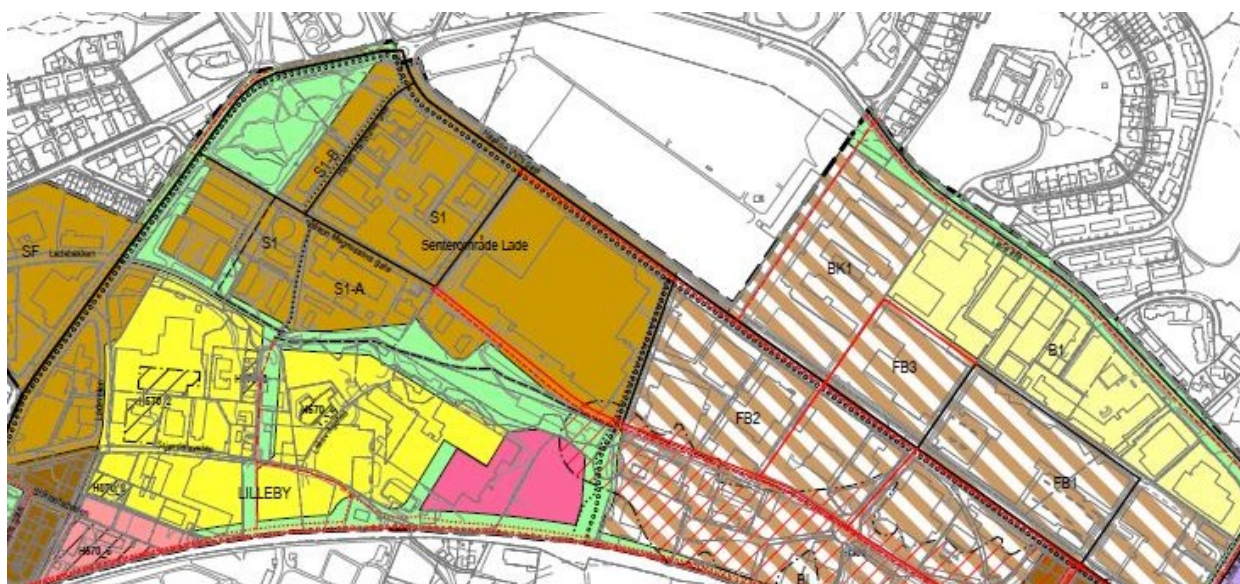


Utsnitt fra kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Idrettsanlegget er her felt F2.

Plan under arbeid, kommunedelplan for Lade, Leangen

Planforslag ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring 17.9.2013.

Planområdet for Lade idrettsanlegg ligger utenfor plangrensen til ny kommunedelplan for Lade Leangen, men berøres av føringene som legges i denne overordnede planen. En viktig akse for gange og sykkel går fra Dalenbrua til Haakon VII's gate. Kommunedelplanen har vært til førstegangsbehandling. Ved førstegangsbehandlingen kom det inn innsigelse fra fylkesmannen om utformingen av Haakon VII's gate. Fylkesmannen anser ikke kapasiteten i gaten som tilstrekkelig, og ber om at det gjøres tiltak. Et av de foreslåtte tiltakene er en rundkjøring i Haakon VII's gate plassert ved adkomsten til idrettsparken. Rundkjøringen må innpasses i reguleringsplan for idrettsparken, og legger sånn sett føringer for arealbruk og adkomst.



Utsnitt fra kommunedelplan for Lade, Leangen, høringsforslaget

Eksisterende regulering

Lade idrettspark er regulert i to planer. R-634 "Jarleveien – Lade Allé- Bygrensen – Stjørdalsveien" fra 1962 omfatter store deler av Lade. Reguleringsplanen finnes bare som kart, den angir de aktuelle arealene i Lade idrettspark som "idrettsområde", men er ellers uten bestemmelser.

R-142 "Reguleringsplan for atkomst til idrettsanlegget på Lade" fra 1981 består av kart og skriftlig vedtak fra bygningsrådet, men har ikke egne juridiske bestemmelser. Idrettsparken er avsatt til idrettsformål, men hva som kan tillates bygget eller føringer for utvikling er ikke fastsatt i disse planene.

Planer under arbeid: Reguleringsplan for Haakon VII's gate 4

Det er varslet igangsetting av planarbeid for gnr/bnr 412/250 og 412/361 (naboeiendom i øst). Planlagte hovedformål er bolig og næring.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger på Lade, mellom senterområdet og lokalsenteret. Planområdet er ca. 130 daa. Rett nord for planområdet ligger et høydedrag med Ringve gård og botaniske hage, som er et viktig landemerke og landskapselement i bydelen. Avstand til Midtbyen er ca. 3 km. Planområdet omfatter eiendommene 413/6, 413/9, 414/1, 412/381, 412/250, 413/132 og 413/131.

Dagens bruk

Dagens arealbruk er idrettsformål. Inn mot planområdet ligger botanisk hage, boligbebyggelse, tjenesteyting, forretninger og kontor.



Flyfoto som viser dagens situasjon i planområdet (kilde: Trondheim kommune)

Framtidig utvikling i området

Lade, Lilleby og Leangen er under utvikling, og det forventes en betydelig økning i antall nye boliger i området. Tidligere industri- og næringsareal transformeres til bolig, tjenesteyting, forretning og kontor. Denne utviklingen, spesielt med hensyn til økt boligandel og ny skole på Lade og Lilleby, vil styrke Lade idrettsparks betydning som bydels- og nærmiljøanlegg. Flere gående og syklende vil daglig passere forbi og gjennom planområdet.

Stedets karakter

Landskapets estetiske og kulturelle verdi

Landskapet innenfor planområdet består i hovedsak av areal brukt til idrettsformål, utpreget flatt, på nivå med Haakon VII's gate. I nordøst er det et større område, med stigende terreng, med gresslette og trebeplantning. Verdien på landskapet defineres i stor grad av sammenhengen med landskapet rundt Ringve gård og den botaniske hagen, lystgårdene Rognli og Devle, Lade kirke og Lade gård, Korsvika, Ladestien med videre. Verdien i landskapet er også knyttet til bruken: til idrett og rekreasjon.



Dagens situasjon (kilde: Google)

Bebyggelsens struktur og form

Eksisterende bebyggelse i planområdet er et kommunalt garderobeanlegg og en driftsstasjon for Trondheim bydrift (10 faste arbeidsplasser, 15 med sommervikarer). Garderobeanlegget ble bygget i begynnelsen av 1970-tallet og garasjene ble bygget på slutten av 1990-tallet. Byggene henger sammen, og anlegget ligger i det området som er planlagt benyttet til ny bebyggelse.



Eksisterende garderobebygg (Foto: Globespotter)

Arkitektonisk særpreg

Det er ingen bygninger innenfor planområdet som kan sies å ha arkitektonisk særpreg. Av nærliggende bebyggelse kan Autronicabygget nevnes. Bygget anses som et i det ytre svært godt bevart eksempel på etterkrigstidens kontorbebyggelse. Autronicabygget har enkle og renskårne arkitektoniske kvaliteter som plasserer den blant de beste bygningene innen sin type og tid. Bygningstypen er, i følge Byantikvaren, i ferd med å bli sjelden.

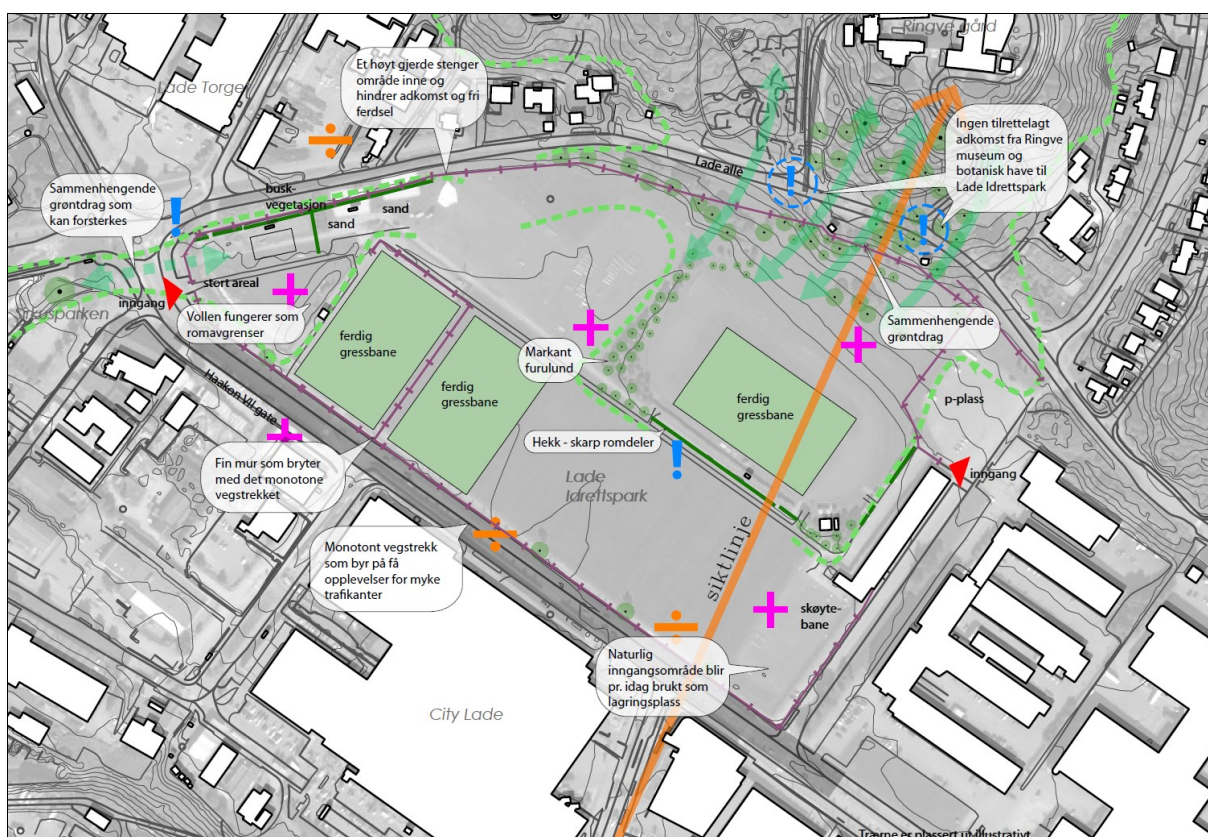


Autronicabygget (Kilde: <http://brannsikring.as/wp-content/uploads/2013/03/Autronica.jpg>)

Landskap

Topografi

Planområdet er i hovedtrekk flatt, og området preges av åpenhet. Et karakteristisk landskapstrekk er det stigende terrenget i nord/nordøst, som fortsetter i et høydedrag på andre siden av Lade allé, med hovedbygget på Ringve gård som fondmotiv. Stigningsforskjell i planområdet er på 10 høydemeter, fra laveste punkt 30 m.o.h. ved Haakon VII's gate, til 40 m.o.h. i nordøstre del av planområdet mot Lade allé.



Registreringer på stedet, tegn_3

Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet er en del av "Herregårdsskapet på Lade". Herregårdsskapet på Lade er både på Riksantikvarens liste over nasjonale kulturhistoriske bymiljøer (NB-register) og med som et prioritert kulturmiljø i Regional plan for kulturminner for Sør-Trøndelag 2013-2017.

Planområdet ligger inntil hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Hensynssoner er lagt over Lade kirke og Lade gård, Ringve gård og park, Rognli og Devle gård.

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Det er et automatisk fredet kulturminne i umiddelbar nærhet: Lade kirke, fra middelalderen. Det er flere kulturminner fra nyere tid i nærheten av planområdet.



Hensynssoner utvalgte kulturmiljø, fra Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (kilde: Trondheim kommune)

Naturverdier

Det foreligger ingen registreringer i naturbasene av rødlistede eller sjeldne naturtyper, viltforekomster eller arter i planområdet. Ringve botaniske hage rett nord for planområdet er klassifisert av Trondheim kommune som naturtypen *parklandskap (verdi B-viktig)*.

Rekreasjonsverdi

Deler av planområdet er opparbeidet som parkområde. Parkområdet benyttes til opphold, rekreasjon og diverse aktiviteter som ballspill, frisbeegolf, trening og annen mosjon. I nærområdet finner man Ladeparken og Ringve botaniske hage og gårdsanlegg. Området har god nærhet til Ladestien med turveger, flere friområder og badeplasser.



Eksisterende situasjon (Foto: Tegn_3)

Barn og unges interesser

Det er utført barnetråkk-registrering i området. Mange barn har Lade allé som sin skoleveg og krysser gjennom idrettsparken på vei til Lade skole. Området er viktig for barn og unge. Idrettsparken er i hovedsak i bruk ved organisert idrett, men er åpen for bruk hele døgnet. Vinterstid etableres det en skøytebane som brukes mye av barn og unge, den er registrert som et favorittsted. Friområdet i nordøst benyttes til variert lek og opphold, som ballspill om sommeren og aking om vinteren. Det er forventet at antall barn som vil ha tilstøtende veger og gangveger gjennom planområdet som skoleveg vil øke i årene framover, som følge av planlagte boligfelt øst for planområdet.

Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Lade allé er en kommunal veg med ÅDT 2000 (2015). Haakon VII's gate/Fv 868 er en fylkesvei med ÅDT 7900 i vest, 13000 ovenfor City Lade og 15650 i øst (2015). Adkomstveg til Lade idrettspark er fra Haakon VII's gate. Det er etablert en avkjørsel fra nord, Lade allé som er regulert med bom. Trafikken knyttet til idrettsanleggene er størst i sommerhalvåret, på ettermiddag/kveld og i helgene.

Parkering

Dagens parkeringssituasjon har en kapasitet på rundt 150 p-plasser for bil innenfor planområdet. Ved avvikling av store arrangement er det telt opp mot 200 biler på området.

Gang- og sykkeltilbud

Det er relativt godt tilrettelagt for tilkomst til området med sykkel eller som gående.

Det er etablert sykkelruter fra Lade (nord) og sentrum/Trondheim øst (sørvest), fra øst (Rotvoll, Ranheim) og fra Strinda/Strindheim i sør. Haakon VII's gate er den mest trafikkerte vegen i området. Det er etablert fire krysningspunkt for myke trafikanter over denne vegen langs planområdet.



Sykelkart (Kilde: Trondheim kommune). Planlagte sykkelveger er tegnet med stiplet linje

Snarveger for gående

Det er to snarveger gjennom planområdet fra Lade allé. Gangvegen som krysser området i øst/vestlig retning benyttes også for gjennomgang.

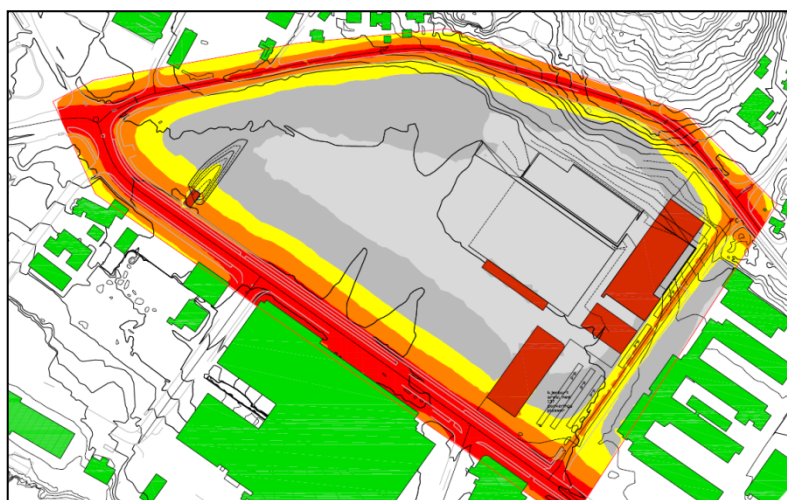
Kollektivtilbud

Det er i dag lite kollektivtrafikk i Haakon VII's gate. Det er et kantstopp i gaten på sørsiden av Haakon VII's gate langs nordfasaden til City Lade. Her går rute 15, som er en pendlerrute som kun passerer tre ganger i døgnet. Det er etablert bussholdeplass på begge sider av Håkon Magnussons gate ved City Lade, rute 4.

Støy fra trafikk

Det største bidraget til støy kommer fra trafikk i Haakon VII's gate, men også noe fra trafikken i Lade allé.

Uten skjerming er store deler av fotballbanene sørvest i området i gul støysone (mer enn L_{de} 55 dBA).



Støysonekart, L_{de} 2m over bakkenivå, uskjermet

(kilde: Støyutredning, Reinertsen, 29.5.2015)

Luftforurensning fra trafikk

Bidraget fra eksos og oppvirvling av veistøv varierer med tid og sted. I tørre perioder om vinteren og våren utgjør bidraget fra oppvirvling av veistøv hovedandelen av konsentrasjonsnivået av svevestøv. Eksos fra biltrafikk fører til NO_x-utslipp og er det klart viktigste bidraget til konsentrasjonsnivåene av NO₂. Det foreligger ikke detaljerte målinger fra området, men det må påregnes at det til tider, spesielt i tørre perioder om vinteren og våren, vil forekomme en del luftforurensning knyttet til biltrafikken rundt planområdet i form av svevestøv og NO_x-utslipp. For å redusere plager knyttet til luftforurensning av denne typen anbefales rengjøring av gata. Trondheim kommune rengjør vegnettet i kommunen styrt av trafikkmengde og grad av luftforurensning. Renholdet på veier i sentrum og på enkelte fylkesveger inkludert Haakon VII's gate er økt, og det er investert i nytt rengjøringsmateriell som vil redusere problemet.

Annen infrastruktur

Energiforsyning

Lade idrettspark ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Fjernvarmeledningen har hovedtrasé langs Haakon VII's gate. Det ligger eksisterende fjernvarmeledninger i grunnen i planområdet i dag. Det er en 60 kVA strømkabel i veien mellom Haakon VII's gate og Lade allé.

Grunnforhold

Tilgjengelige geotekniske undersøkelser fra tomten og fra nærområdet viser forekomst av løs til middels fast lite sensitiv leire. Det er ikke påtruffet kvikkleire eller sprøbruddmateriale i planområdet eller i nærområdet. Alle tilgjengelige grunnundersøkelser er på tomtens østlige del. Øverste laget på Lade idrettspark ser ut til å være noe fast og med rimelig god bæreevne for lettere bygg. For tyngre bygg er pelefundamentering anbefalt.

Forurensning i grunnen

Deler av det aktuelle planområdet ble brukt til flyplassvirksomhet (1940-1965), men har siden 1970-tallet fungert som idrettsanlegg. Det er risiko for at det kan forekomme forurensede masser i grunnen innenfor planområdet.

Risiko og sårbarhet

Planforslaget er vurdert til ikke å medføre særskilte negative konsekvenser for miljø eller samfunn. Foruten risiko forbundet med masseras/kvikkleire, anses ikke planområdet å være særlig utsatt. Risiko i forbindelse med tiltaket vil i første rekke knytte seg til kulturminne-/miljø og verneområde, støv og støy fra trafikk, ulykke i av-/påkørsel, ulykke med gående/syklende og ulykke ved anleggsgjennomføring.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger til rette for utvidet bruk av idrettsanlegget på Lade. Det planlegges for en idrettspark med flere og mer varierte baner og ny bebyggelse for innendørs idretter. Idrettsparken skal ha status som sentralanlegg for idrett. Et bedre tilbud for gående og syklende sikres, og det legges til rette for bygging av en ny rundkjøring i Haakon VII's gate som er nødvendig for å sikre trafikkavvikling for buss i gata. Saken legges frem med to alternative plankart med tilhørende illustrasjonsplan. Forskjellen mellom alternativene gjelder plassering av bebyggelse og idrettsbaner innenfor felt IA3.

Alternativ 1 legger opp til at dagens 11-bane flyttes slik at bebyggelsen kan plasseres på en kompakt måte øst i anlegget og nye utendørs tennisbaner plasseres på flatmark sentralt i anlegget. Dette grepet er kommet frem som et resultat av innkomne merknader. Rådmannen

anbefaler at alternativ 1 vedtas.

Alternativ 2 viser en løsning som er i tråd med prinsippene som ble lagt frem ved offentlig ettersyn. Her er deler av planlagt ny bebyggelse (tribunebygg) plassert på sørsiden av dagens 11-bane som blir liggende som i dag, og nye utendørs tennisbaner bygges inn i skråningen på nordsiden av dagens bane.

Planlagt arealbruk

- Byggeområder: offentlig tjenesteyting, idrettsanlegg, nærmiljøanlegg, renovasjonsanlegg og øvrige kommunaltekniske anlegg (nettstasjon)
- Samferdsel og teknisk infrastruktur: veg, fortau, gang- og sykkelveg, gatetun, sykkelveg, annen veggrunn – tekniske anlegg og grøntareal og parkering
- Grønnstruktur: grønnstruktur, turvei og park
- Hensynssoner: sikring av friskt
- Bestemmelsesområder: etablering av snarvei

Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsens plassering er i begge alternativene i stor grad styrt av eksisterende baneanlegg og tilgjengelig areal. Idrettsbyggene har store fotavtrykk og har funksjonskrav til høyde. Planlagte nye bygg er plassert øst i planområdet, nært atkomstvegen inn i anlegget. Unødig biltrafikk inn i idrettsanlegget begrenses.

Planen har bestemmelser for utforming av bebyggelse. Samlet ny bebyggelse skal utformes som en helhet og med godt samspill, både når det gjelder fargebruk, materialbruk og funksjon. Bebyggelsen skal ha en form- og volumoppbygging som bidrar til å understreke og forsterke gate- og plassrom. Arkitektoniske virkemidler, beplantning og variasjon i materialbruk skal benyttes som verktøy for å motvirke monotone visuelle uttrykk i fasader. Det tillates anlegg for solfangst (energi) på tak.

Maksimal tillatt gesims/mønehøyde er angitt i kotehøyde på plankart for det enkelte feltet/byggeområdet. Tillatt % BYA er også angitt på plankartet.



Alternativ 1



Alternativ 2



Illustrasjonsplan, tegn_3. Alternativ 1



Illustrasjonsplan, tegn_3. Alternativ 2

Offentlig tjenesteyting (o_OP)

Nordøst i planområdet legger planforslaget til rette for etablering av ny driftsstasjon for Trondheim bydrift. Planforslaget gir mulighet for et nytt bygg som kan være 17 meter bredt, 50 meter langt og ha to etasjer. Dagens driftsstasjon innenfor anlegget vil bli revet.

Idrettsanlegg 1 (o_IA1)

Innenfor dette feltet legger planforslaget til rette for etablering av et stort idrettsbygg. Det

planlegges for en sambrukshall for idrettene tennis, bordtennis og kampsport. Bygget vil bestå av en tennishall med publikumstribune og et bygg i tre etasjer med fellesareal, garderober, og rom for kampsport og bordtennis. Tennishallen er planlagt og illustrert med saltak, og er plassert inn i terrenget inntil planlagt driftstasjon. Resten av bygget er illustrert med flatt tak. Hovedinngang er tenkt mot atkomstveg i øst, og det planlegges bilparkering og sykkelparkering i nærhet av denne.

Idrettsanlegg 2 (o_IA2)

Innenfor dette feltet legger planforslaget til rette for en kombihall: en fotballhall og idrettshall med felles garderobeanlegg for hele idrettsanlegget. Det tillates bakkeparkering innenfor feltet.. Fotballhallen er planlagt og illustrert med halvtønneformet tak. Planforslaget setter ikke krav til takform.

Idrettsanlegg 3 (o_IA3)

Innenfor feltet legger planforslaget til rette for at idrettslaget Trondheims-Ørn sin fotballbane kan videreutvikles til en kamparena på elitenivå. Dette medfører krav om et tribuneanlegg med garderobefasiliteter, inngjerding og et kameratårn. Planforslaget åpner opp for et tribunebygg med i underkant av 1000 m² BRA, lengde 70 meter, bredde 12,6 meter, høyde 7,5 meter. Bygget kan romme garderober, kontor, treningsrom og klubbhus. Bygget vil ha kapasitet til om lag 620 tilskuere. Tribunebygget skal plasseres innenfor byggegrensene vist i plankart. Kameratårn tillates utenfor byggegrensene, med en arealbegrensning på 25m² og en høydebegrensning på fem meter.

Innenfor samme område planlegges det for fire nye baner for tennis med tilhørende inngjerding og ballvegg.

Avgrensning av feltet og plassering av byggegrenser er ulik i de to alternativene som er utredet, som beskrevet under overskriften "Beskrivelse av planforslaget".

Idrettsanlegg 4 (o_IA4)

Planforslaget legger opp til at eksisterende fotballbaner innenfor dette feltet skal beholdes som i dag. Det planlegges mindre tilpasninger for å tilrettelegge for idretten cricket som spilles på naturgressbaner.

Idrettsanlegg 5 (o_IA5)

Innenfor dette feltet er det etablert flere overlappende baner for fotball, amerikansk fotball (rugby), lacrosse og baseball. Kameratårn tillates utenfor byggegrensene, med en arealbegrensning på 25m² og en høydebegrensning på fem meter.

Nærmiljøanlegg 1 og 2 (o_NA1-2)

Innenfor feltet kan det etableres nærmiljøanlegg for uorganisert lek og opphold.

Gatetun (o_GT1-3)

En åpen plass inngår i planområdet (GT1). Dette gatetunet er viktig for å ta imot og håndtere store menneskemengder ved idrettsarrangement. Plassen skal i hovedsak holdes åpen slik at den også kan nyttes til manøvrering av kjøretøy ved behov (fjernsynsproduksjon, utrykningskjøretøy og lignende). I tillegg planlegges to smalere, lange gatetun. På vestsiden av kombihallen (IA2) sikrer et gatetun en ny viktig gangadkomst inn i anlegget fra framtidig stasjon for superbuss langs Haakon VII's gate. Mellom sambrukshallen (IA1) og Trondheims-Ørns fotballbane (IA3) reguleres det også inn et gatetun som skal gi rom for adkomst og opphold tilknyttet disse to anleggene.

Alternativ 1: Gatetun GT3 sikrer i alternativ 1 også en åpen siktakse mellom fotballbanene og idrettsbygget opp mot Ringve. Gatetun GT2 har i alternativ 1 fått en bredde på 11,5 meter på det smaleste fordi man ved vridning av banen samtidig kan trekke den lengre vekk fra den planlagte sambrukshallen.

Alternativ 2: Gatetun GT2 mellom sambrukshallen og fotballbanen til Trondheims-Ørn har i dette alternativet en bredde på seks meter på det smaleste (langs hele banens kortsiden).

Renovasjonsanlegg (o_RE1-2)

Det skal etableres nedgravde avfallsløsninger innenfor formålsområdet. Avfallsløsningen skal være universelt utformet og skal være felles for hele planområdet. Plassering av gatetrær i areal for annen veggrunn må hensynta avstandskrav til nedgravde avfallsbeholdere.

Avfallet skal sorteres i tre fraksjoner, og det dimensjoneres for seks nedgravde containere mellom fortau/sykkelveg og atkomstvegen, vist med eget formål – renovasjonsanlegg. Løsningen forutsetter at renholdskjøretøy snur ved snuplass og parkerer i gaten ved tømning av containere.

Tetthet

Grad av utnyttning gis i % BYA. Maksimalt tillatt % BYA er vist for det enkelte felt på plankartet, og inkluderer parkeringsareal. Beregning av parkeringsarealet er gjort slik: antall p-plasser illustrert i illustrasjonsplanen x 18 m² og 30 m² per HC-parkering.

Maks tillatt % BYA er noe større enn de volumene som er illustrert. Dette er dokumentert i tabellen under. Byggene som er illustrert tilsvarer de byggene som er under planlegging. Tillatt BYA er rundet opp til nærmeste runde/hele tall. Avviket mellom illustrert og tillatt utnyttelse aksepteres i dette tilfellet fordi forskjellen er så liten og konsekvensen for naboer ikke endres vesentlig. Maks kotehøyde er illustrert.

BYA/høyder for det enkelte felt:

Felt	Størrelse på felt (m ²)	Maks tillatt % BYA	Maks tillatt BYA (m ²)	Illustrert bygg BYA (m ²)	Illustrert parkering BYA (m ²)	Illustrert % BYA/ BYA (m ²)	Maks kotehøyde
IA1	5815	77	4478	4039	372	75,86/4411	+ 47
IA2	11222	75	8304	6089	2286	74,6/8375	+47/+45
IA3	15426	6	926	840	0	5,45/840	+40
OP	1031	85	876	849	0	82,35/849	+47

Antall arbeidsplasser

Planforslaget legger kun opp til at det skal være arbeidsplasser tilknyttet driftsstasjonen, Trondheim bydrift. Eksisterende anlegg er arbeidsplass for ti fast ansatte.

Trafikkløsning

Alle veger, gang- og sykkelveger inkludert snarveger er offentlige.

Parkeringsplasser

Planen legger til rette for flere brukergrupper og økt bruk i vinterhalvåret. Ved offentlig ettersyn ble det foreslått en økning i antall parkeringsplasser, fra ca 150 i dag til 170. Beregninger gjort av Reinertsen (Trafikk og transportanalyse, 24.2.2016) viser at det vil være et gjennomsnittlig

parkeringsbehov på 60-90 p-plasser for personbil på ukedager, noe mer i helger og ved turneringer.

I parkeringsveilederen forutsettes at det utøves skjønn ved beregning av parkeringsbehov i hvert enkelt tilfelle, men det anbefales som utgangspunkt at det ved idrettsanlegg i midtre sone ikke anlegges parkeringsplasser for bil. Begrunnelsen for likevel å tillate etablering av parkeringsplasser er at dette er et regionalt anlegg med tilreisende brukere fra andre kommuner.

Idrettslag i byen som ikke selv disponerer baner benytter Lade-anlegget til trening og kampavvikling. Det forutsettes at kommunens egne innbyggere kan reise til idrettsanlegg med kollektivtilbud, med sykkel eller til fots. Med dagens kollektivtilbud på Lade er tilgjengeligheten dit imidlertid lite tilfredsstillende for reisende med buss. Lokalt er tilgjengeligheten til Lade god for gående og syklende.

Revidert planforslag har en reduksjon fra førstegangsbehandling – fra 170 til 148 plasser, dvs. tilnærmet dagens dekning. Dette skal sikre at fremtidig trafikkvekst ikke tas med bil. Illustrasjonsplanen viser hvordan maksimalt antall parkeringsplasser kan etableres. Arealet som illustreres som parkeringsareal kan imidlertid benyttes til annet idrettsformål dersom antallet parkeringsplasser reduseres.

Etter førstegangsbehandling i juni 2016 er planleggingen og utviklingen av superbussprosjektet kommet lenger. Det legges der til rette for superbustrasé gjennom Haakon VII's gate med en ny busstasjon i umiddelbar nærhet til idrettsanlegget. Det nye busstilbudet som settes i drift fra 2019 vil gjøre det lettere å reise med buss gjennom og på tvers av byen. Tilgjengeligheten til Lade generelt og idrettsanlegget spesielt vil med disse endringene bli mye bedre enn den er i dag.

Kommunedelplanen for energi og klima 2017-2030 har vært på høring sommeren 2016. Den klargjøres nå for politisk sluttbehandling i starten av 2017. Denne planen konkretiserer hva klimamålene som kommunen har satt seg innebærer. Byens innbyggere må endre mange av sine vaner og handlingsmønstre, inkludert måten vi reiser på. All trafikkvekst må tas med sykkel, gange og kollektivtrafikk. Planforslaget sikrer et godt tilbud i og gjennom anlegget, og der er lagt vekt på å knytte seg til det overordnede gang- og sykkelveinettet.

Sykkelparkering

Sykkelparkering skal etableres flere steder i parken. Anlegg for sykkelparkering skal være felles for hele planområdet. Det stilles i planbestemmelsene krav om etablering av minst 350 sykkelparkeringsplasser. Det er innenfor planområdet mange gode muligheter for etablering av stativ for bysykler, men disse er ikke bundet i plankartet.

Varelevering

Varelevering er planlagt som stopp i veg, eventuelt fra snuplass i nord. Behovet for varelevering er svært begrenset, og vil sannsynligvis skje på dagtid da trafikken og aktiviteten i planområdet generelt er veldig lav. Driftsstasjonen vil ha varelevering i tilknytning til snuplass i nord. Varelevering for framtidig idrettsbygg i IA2 vil kunne skje i tilknytning til parkeringsplass som er vist innenfor feltet.

Antikvariske bevaringshensyn

Idrettsanlegget ligger i et landskap som har nasjonal kulturhistorisk verdi. Det åpne kulturlandskapet som tidligere preget området er i stor grad bygget igjen og det åpnes opp for videre fortetting av området i det pågående arbeidet med ny kommunedelplan for Lade og

Leangen. Idrettsanlegget er ett av få åpne landskapsrom som er igjen på Lade.

Av nyere kulturminner regnes Autronicabygget på naboeiendommen i øst som viktig. Høyde på foreslått bebyggelse holdes ca fire meter lavere enn dette bygget.

Det var ved førstegangsbehandling foreslått en hensynssone for bevaring av kulturmiljø vest i planområdet hvor man hadde grunn til å tro at en terrengvoll var rester fra den tidligere flyplassen. Det er i løpet av høringsperioden kommet opplysninger om at vollen i sin tid ble lagt opp som overskuddsmasser ved anlegg av idrettsbanene, og hensynssonen er derfor tatt ut av plankartet til sluttbehandling.

Universell utforming

Planområdet har god tilgjengelighet for alle, og universell utforming av arealet er sikret i teknisk forskrift. Det åpnes opp for etablering av snarveier i areal som er for bratt for de fleste, men dette er unntak som tillates i teknisk forskrift. Det stilles krav til etablering av teleslyngeanlegg i tribuneanlegget.

Kollektivtilbud

Det er i dag begrenset kollektivtilbud til idrettsanlegget. Ved å regulere en ny rundkjøring legges det til rette for å etablere et bedre kollektivtilbud i Haakon VII's gate. Det planlegges for et superbustilbud i Haakon VII's gate, med hyppige avganger og forutsigbart tilbud.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

Adkomster til offentlig veg

Idrettsanlegget og ny bebyggelse vil ha biladkomst fra Haakon VII's gate. Inntil ny rundkjøring etableres vil eksisterende adkomst kunne benyttes.

Tilknytning til EL

TrønderEnergi Nett har per i dag ikke kapasitet i eksisterende strømnnett til å forsyne de planlagte byggetiltakene. Dette betyr at det må etableres en ny nettstasjon for idrettsanlegget. Dersom effektbehovet er mer enn 850 kW vil det ikke være mulig å benytte en frittstående transformator. Større transformatorer må bygges inn i et av byggene i et eget rom.

Foreløpige beregninger viser at en nettstasjon med en transformator med kapasitet 850kVA og spenningssystem 400V skal være tilstrekkelig for å dekke behovet for hele idrettsparken.

Frittstående nettstasjon tillates etablert innenfor eget felt o_KT

Tilknytning til fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og skal kobles til fjernvarmenettet. Dersom dagens ledninger for fjernvarme kommer i konflikt med ny bebyggelse må disse legges om.

Ledningsplan: omlegginger, tilknytning

VA-anlegget og håndtering av overvann må oppgraderes fra eksisterende situasjon, ettersom dagens kapasitet er utilstrekkelig. Ny VA-plan og notat er utarbeidet.

Full utbygging av idrettsanlegget vil medføre fortetting av flater, og oppsamling av overflatevann vil øke. Overvann fra området planlegges ført til overvannsledningen i Haakon VII's gate. Det er nødvendig med lokal fordrøyning før overvannet kan slippes ut på det offentlige nettet. Det planlegges et lukket fordrøyningsbasseng under parkeringsplass i felt o_IA2. Areal til

fordreyningsløsning er ikke sikret i planen. Tak med vegetasjonsdekke (grønne tak) vil kunne redusere spissavrenningen ved kraftig nedbør slik at behovet forordreyningsbasseng reduseres. Dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Slukkevannkapasitet

VA-plan viser forslag til plassering av nye brannvannskummer, flere uttak og ny ledning. Med nye uttak som foreslått i VA-plan vurderes brannvannsdekning å være tilstrekkelig.

Tilkomst utrykningskjøretøy

Det skal være tilrettelagt for kjørbare atkomst helt frem til hovedinngang/ -angrepsvei i byggverk. Snuplass, veg og gangveger rundt bygningene kan alle brukes for oppstilling for brannbil.

Illustrasjonsplanen viser en løsning som gir god tilgjengelighet til foreslått bygningsmasse. Inne på vrimleareal er det mulig å snu med en snuradius på 13 meter, eventuelt kan brannbil kjøre rundt fotball-/idrettshall (o_IA1) om nødvendig.

Planlagte samferdselsanlegg

Alle samferdselsanlegg innenfor planområdet skal være offentlige.

Veger

Det planlegges for en ny atkomstveg til området der eksisterende veg ligger i dag. Vegen forskyves østover i forhold til dagens trasé for å passe sammen med en ny planlagt rundkjøring i krysset Haakon VII's gate, og for å få plass til fortau, sykkelfelt, bussoppstillingsplasser og beplantning langs nye idrettsbygg. Avkjørsel til Lade allé stenges. En snuplass planlegges i enden av atkomstvegen, dimensjonert for buss og større kjøretøy som renovasjonsbil.

Gangveg, sykkelveg

I nord-sørgående retning mellom Lade allé og Haakon VII's gate, på østsiden av planlagt bebyggelse, planlegges sykkelvei med fortau, det samme systemet som er etablert i Haakon VII's gate i dag. En sentralt plassert gang- og sykkelveg øst-vest gjennom planområdet skal opprettholdes, og en diagonal turvei som forbinder den sentrale gang- og sykkelvegen med Lade allé skal opparbeides.

Snarveger for gående

Det er lagt opp til flere mulige snarveger inn i og gjennom planområdet. I bestemmelsesområde #1 tillates det etablert en snarveg fra Ringve gård. Lengre sørvest langs Lade allé er det i dag en etablert snarveg til planområdet (bestemmelsesområde #2). Disse snarvegene er lagt i bratt terreng og kan ikke opparbeides med universell utforming.



Det sikres etablering av to snarveier fra Lade allé inn i parken.

Rundkjøring

Ved etablering av rundkjøring som vist i plankartet skal det også etableres lysregulert fotgjengerovergang på begge sider av første veikryss i vest. Ved etablering av rundkjøring skal alle lyskryss i Haakon VII's gate øst for planområdet frem til kryss med Bromstadvegens forlengelse og Lade allé bygges, om slik at venstre sving av ikke tillates. Etablering sikres gjennom fastsettelse av kommunedelplan for Lade Leangen.

Park og grønnstruktur

Det reguleres to felt avsatt til parkformål, til sammen 11,7 daa. Det skal legges til rette for opphold og aktivitet i parken. Begge alternativene vil medføre terrengbearbeiding og fjerning av noen eksisterende trær, men måten det gjøres på er ulik i de to alternativene.

Alternativ 1: Dersom dagens bane vris 90 grader vil det være behov for å gjøre et terrenginngrep inn i dagens gresskledd skråning opp mot Ringve. Skråningen har svak stigning, men det vil likevel være behov for å ta opp en høydeforskjell på ca tre meter mellom banen og parken. Det kan gjøres med en brattere skråning som kan tilsås med ny plen, eller man kan velge å etablere en form for terrengtribune med trinn hvor publikum kan sette seg ned. Dette vil være et attraktivt tilskudd til parkdelen i anlegget. Ved å vri banen kan tennisbanene plasseres vest for fotballbanen, på flatmark. Her kan lysmaster, kameratårn og ballvegg for tennis (høyde 5meter, lengde 5-10meter) integreres slik at løsningen blir mest mulig kompakt.



Modellbilde som viser konsekvenser for parkens preg i alternativ 1. Gjerder rundt banene, kamaratårn, ballvegg og lysanlegg vil komme i tillegg.

Alternativ 2: Tennisbanene legges i dette alternativet inn på nordsiden av dagens bane. For å sørge for tilstrekkelig flatt areal er det nødvendig å etablere ca 100 meter lange støttemurer som skal ta opp en total høydeforskjell på ca tre meter. Tennisbanene vil bli gjerdet inn med høye ballnett, spesielt på kortsiden av banene. Det er et ønske fra tennisspillerne at det etableres en ballvegg sammen med tennisbanene (høyde 5meter, lengde 5-10meter). Mellom tennisbanene planlegges det for å sette opp et kamertatårn for filming av fotballkampene på 11-banen. Disse elementene er ikke illustrert i 3D-modellen, men vil ha betydning for parkens preg. Plassering av kameratårn og tennisbaner tilpasses eksisterende lysanlegg.



Modellbilde som viser konsekvenser for parkens preg i alternativ 2. Gjerder rundt tennisbanene, kamaratårn, ballvegg og lysanlegg vil komme i tillegg.

Det reguleres inn et område med grønnstruktur på naboeiendom i øst. Området skal være felles for eiendommene 412/381 og 412/250, og opparbeides som grøntdrag med variert vegetasjon mellom adkomstveg og bebyggelse i øst. Sammen med sykkelveg med fortau erstatter dette turdraget vist i gjeldende kommunedelplan.

Det settes krav til utarbeidelse av landskapsplan for opparbeidelse og istandsetting av park og grønnstruktur. Planene skal teknisk godkjennes av Trondheim kommune. Det stilles også rekkefølgekrav til opparbeidelse og istandsetting.

Støyskjerm

Idrettsanlegg omfattes ikke av retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) fordi idrettsanlegg ikke er definert som støyfølsomt bruksformål. Retningslinjen sier imidlertid at fravær av støy er en forutsetning for at viktige rekreasjonsområder skal ha full verdi. Sett fra et folkehelsehensyn er det viktig å sikre gode lydforhold på områder som tilrettelegges for aktivitet for barn og unge. Tilrettelegging for universell utforming spiller også inn når det vurderes som nødvendig med skjerming mot trafikkstøy. Behovet må sees i sammenheng med overordnede mål i kommuneplanens samfunnsdel om å fremme livskvalitet og helse.

Rekkefølgekrav kan ikke knyttes til eksisterende bruk, det vil si det kan ikke stilles krav til opparbeidelse av støyskjerm for at dagens bruk av uteanlegget kan fortsette. Det stilles derfor krav om at en støyskjerm i 1,2 meters høyde etableres mot Haakon VII's gate dersom det gjøres tiltak på eksisterende baner som øker brukskapasitet (for eksempel omlegging til kunstgress).

Plasseringen er vist på plankart og i illustrasjonsplan. Støyskjermen er relativt lav for å sikre innsyn og utsyn fra parken, og beregninger viser at en skjerm med denne høyden vil gi ønsket effekt for å dempe støy fra Haakon VII's gate. Det kan etableres snarveger i støyskjermen til idrettsparken på egnede steder langs Haakon VII's gate.

Det stilles ikke krav om etablering av støyskjerm ved eventuelle nye nærmiljøanlegg vest i anlegget fordi det i illustrasjonsplanen er vist at det kan tilrettelegges for lek og opphold utenfor de beregnede støysonene.

Virkninger av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Planområdets karakter endres i stor grad som følge av foreslått utbygging. Området fremstår i dag som ubebygget. I størrelse og utforming skiller de planlagte idrettsbyggene seg betydelig fra boligbebyggelsen og eldre gårdsanlegg langs Lade allé, mens de i formspråk, volum og størrelse tilsvarer bygningsstrukturen langs Haakon VII's gate.

Funksjonen i byggene og begrenset økonomi i byggeprosjektene gjør at man kan ende opp med volumer med dominerende, lange og lukkede fasader. Dette er forsøkt avbøttet med en trerekke med oppstammede trær langs fasaden mot adkomstvegen og mot Haakon VII's gate, i tillegg til et grøntdrag mot motsatt side av adkomstveien. Dette vil kunne myke opp inntrykket av fasaden noe og gi en mer «menneskelig skala» mot gangareal. I bestemmelser til planen er det satt krav til utforming av bygg og arkitektonisk kvalitet. Dette må følges opp i den enkelte byggesak.

Alternativ 1: Ved å vri 11-banen slik at den orienteres i nord-sørgående retning kan

bebyggelsen i større grad samles helt øst i anlegget. Det noe lavere tribunebygg vil være med å trappe bebyggelsen ned sett fra vest. Idrettsanlegget beholder i større grad sitt åpne preg, både sett fra omgivelsene og internt i anlegget. Flytting av dagens bane gjør det mulig å sette av tilstrekkelig areal rundt og mellom banene og ny bebyggelse, til ønsket tilrettelegging for opphold og ferdsel i og gjennom anlegget. Stedets karakter og arkitektoniske kvalitet blir ivaretatt i større grad i alternativ 1 enn i alternativ 2.

Alternativ 2: Blir dagens bane liggende som i dag, og nytt tribunebygg plasseres mellom banen og gangvegen, vil bebyggelsen trekkes ca 50 meter lengre mot vest enn i alternativ 1. Sikten gjennom anlegget fra sør blir dermed noe redusert. Også sett fra vest og i anlegget vil man oppleve at det åpne rommet er mindre og mer oppdelt. Areal til opphold og ferdsel vil være knapt, selv om minimumsbredden er sikret. Anlegget vil i mindre grad tåle store menneskemengder ved spesielle arrangement.

Sol - og skyggepåvirkning for naboer/lokalklima

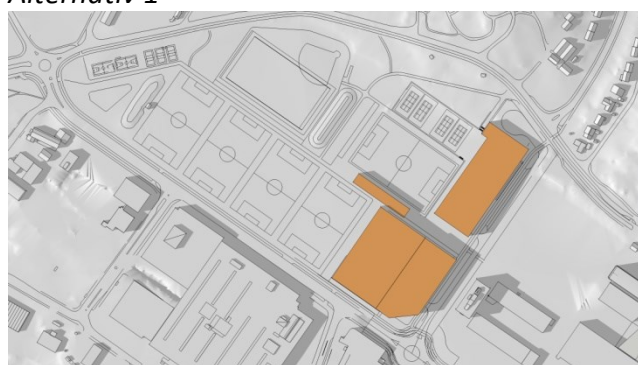
Modellstudiene viser at planlagt bebyggelse ikke gir negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse i tilstøtende områder. Planlagt bebyggelse vil gi noe skygge på uteareal internt i området og på trafikkareal i vest, inkludert sykkelvei med fortau. Verste konsekvens har planlagt idretts- og fotballhall i o_IA2, som legger deler av vrimleareal o_GT1 i skygge. For de verste tidspunktene i februar og mars antas bruken av uteområdet å være svært begrenset, slik at det ikke vil ha så stor betydning eller begrensning for faktisk bruk. Nabobebyggelsen i øst påvirkes i liten grad.

Sol- og skyggestudien tar hensyn til at nøyaktig plassering av idrettsbygg innenfor o_IA2 ikke er bestemt ved at hele arealet som tillates bebygd er vist som bebyggelse.



Sol- og skygge 21.mai kl 18

Alternativ 1



Sol- og skygge 21.mars kl 15

Alternativ 2



Sol- og skygge 21.mai kl 18



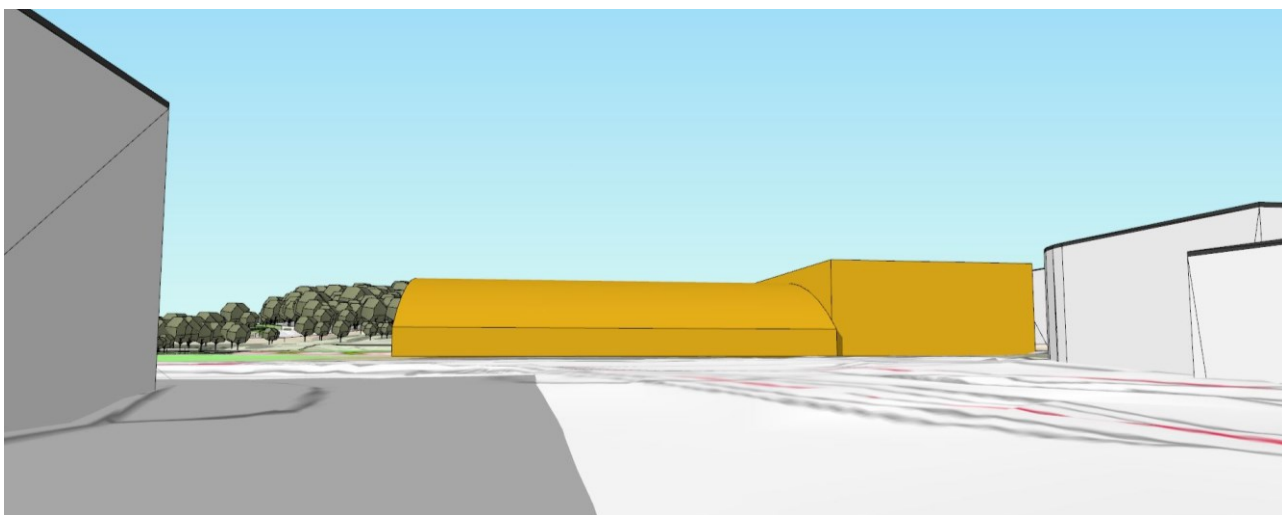
Sol- og skygge 21.mars kl 15

Kulturminner, antikvariske bygninger og – miljø

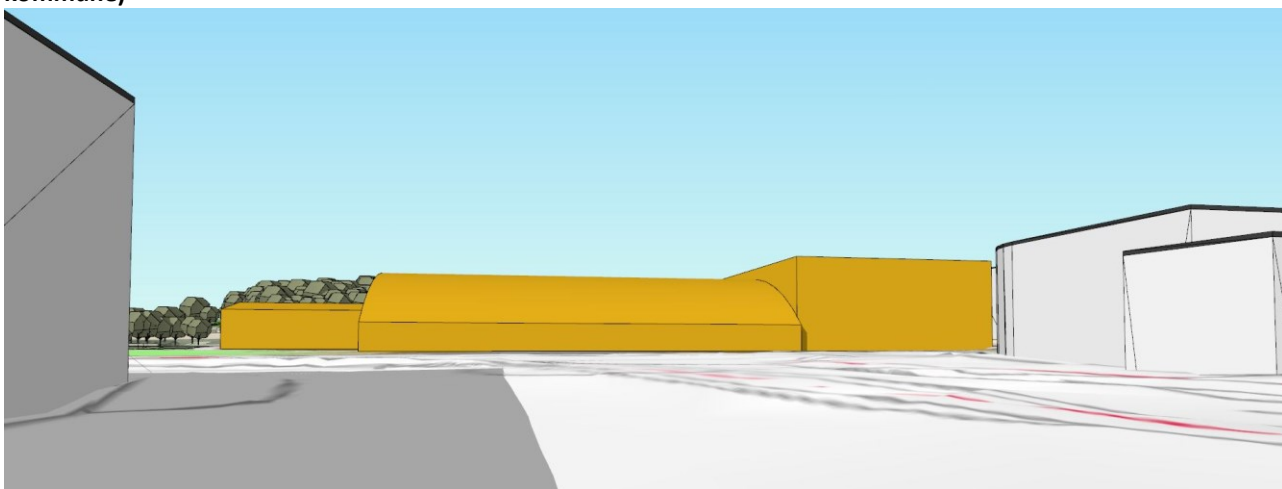
I forhold til antikvariske hensyn og forståelsen av landskapsrommet er det svært uheldig med bebyggelse som sperrer for sikten fra sør opp mot Ringve gård. Både tribunebygg og kombihall vil sperre for sikt fra bakenforliggende områder og fra gangveien fra Dalen.



Dagens sikt fra sør, med Ringve gård i bakkant.



Alternativ 1: Sikten mot Ringve fra sør vil bli blokkert av nytt idrettsbygg (kun kombihall) (illustrasjon Trondheim kommune)



Alternativ 2: Sikten mot Ringve fra sør vil bli blokkert av nytt idrettsbygg (tribune og kombihall) (illustrasjon Trondheim kommune)

Planforslaget åpner for flere større bygg i idrettsanlegget, og antall kvadratmeter takflater øker betydelig sammenlignet med dagens situasjon. Takflatene blir svært dominerende elementer sett fra områder som ligger høyere, for eksempel Rønningen, Kuhaugen og tårnet på Ringve gård. Grønne tak (sedumdekke) kan være et avbøtende tiltak. Idrettsanlegget har vært en del av det grønne landskapsrommet rundt lystgårdsanleggene på Lade, og grønne tak vil kunne være et avbøtende tiltak som bidrar til at dette inntrykket ivaretas, selv om anlegget opparbeides med mye ny bebyggelse. Dette er imidlertid ikke tatt med som krav i bestemmelsene, da det ikke vurderes som nødvendig for realisering av planen.

Planen regulerer inn støyskjermer langs Haakon VII's gate. Av hensyn til opplevelsen av landskapet skal disse ikke være høyere enn 1,2 meter. De vil likevel stenge noe av innsynet til området.

Autronicabygget er hensyntatt som viktig kulturminne ved at tillatte høyder på bygg i planområdet er satt i forhold til høyden på dette bygget. Prinsippet med at Autronicabygget skal rage som det høyeste bygget i området er med dette ivaretatt i planforslaget.



Fjernvirkning alternativ 1: anlegget sett fra Rønningen gård (illustrasjon Trondheim kommune)



Fjernvirkning alternativ 2: anlegget sett fra Rønningen gård (illustrasjon Trondheim kommune)

Transportproduksjon

Lade idrettsanlegg tilbyr i dag treningsareal til fotball og amerikansk fotball. Med planforslaget legges det til rette for treningsflater for tennis, bordtennis og kampsport. Amerikansk fotballbane finnes ikke andre steder i byen, dermed er det grunn til å anta at denne kommer til å generere trafikk også fra andre bydeler. Treningsflater for tennis og bordtennis finnes i et svært begrenset antall andre steder i byen, det samme gjelder for kampsport. Også her er det grunn til å anta at det vil genereres trafikk fra andre bydeler. Treningsflater for fotball har de fleste bydelene tilbud om i dag. Innendørs treningsflate for fotball er mer mangelfull. Med dette som bakgrunn er økt transportproduksjon beregnet som følge av nye tiltak foreslått i planen. Beregninger gjort av Reinertsen (Trafikk og transportanalyse, 24.2.2016) viser at det vil være et gjennomsnittlig parkeringsbehov på 60-90 p-plasser for personbil. I helgene og ved turneringer vil behovet være noe høyere.

Forurensning i grunnen

Det kan finnes forurensende kilder i grunnen, og det foreligger ikke en fullstendig miljøteknisk vurdering for planområdet. Tiltaksplan for forurensning i grunnen må være godkjent før det gis tillatelse til tiltak. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten. Bestemmelser til plan sikrer dette.

Støy

Støyskjerm foreslås etablert i høyde på 1,20 m langs Haakon VII's gate. Med støyskjerm som foreslått vil det meste av planområdet regulert til uteopphold ligge i støysone under 55 dB. Støyskjermen gir positive konsekvenser for støyskjerming av utearealet innenfor planområdet. Støyskjermen skal oppføres med absorberende materiale mot veg. Dette sikres i planbestemmelsene.

Hensynet til skjerming av støy er vurdert mot hensynet om tilgjengelighet og åpenhet i området. Avbøtende tiltak er å tillate etablering av innganger i støyskjermen. Dette tillates i planbestemmelsene.

Det planlegges tribune ved en av banene, og det vil bli brukt høyttaleranlegg under kamper hvor denne tribunen er i bruk. Det er vurdert som lite hensiktsmessig å beregne støy fra publikum siden det forventes at det er høyttaleranlegget som vil være den største plagen for naboer. Det er i bestemmelsene lagt inn en tidsbegrensning på når høyttaleranlegget kan være i bruk og en begrensning av støynivået, i tråd med [Kommunens retningslinjer for regulering av støy fra høyttalere og musikkanlegg i Trondheim kommune](#), vedtatt av formannskapet 16.12.2014.

Luftforurensning

Området er utsatt for luftforurensning fra biltrafikk i nærheten av planområdet. Generelt vil renhold av veibanen, reduksjon i bruk av piggdekk og diesel være effektive tiltak. Dette er tiltak som ikke kan sikres i reguleringsplanen. Støyskjerm langs trafikkert veg vil ha marginal effekt, da partiklene spres i luften over skjermen, men nærmest vegen vil det kunne gi noe effekt, særlig på grove partikler. Mer og høyere bebyggelse på idrettsanlegget, sammen med framtidig høyere bebyggelse også på motstående side av Haakon VII's gate, vil begrense utluftingen i området og kan gjøre forholdene verre.

Tilgang på gangveger, sykkelveger, snarveger og sykkelparkering

Planforslaget legger opp til et tettere nett av gangveger og sykkelveger, samt bedre tilbud om sykkelparkering. Framkommelighet for gående og syklende til og gjennom planområdet har blitt vektlagt i reguleringsarbeidet. I planforslaget er forbindelser til det øvrige sykkel- og gangvegnett i

bydelen godt ivaretatt. Rekkefølgebestemmelser sikrer opparbeidelse av gang- og sykkelveier, snarveier samt sykkelparkering knyttet til ulike utbyggingsfaser.

Planforslaget tar hensyn til eksisterende snarveger og legger opp til en del nye snarveger for gående til og gjennom planområdet. Hensynet ivaretas i tilstrekkelig grad i planforslaget og er en forbedring fra dagens situasjon.

Etablering av rundkjøring

Ved å etablere en ny rundkjøring i Haakon VII's gate vil man tilføre et element som i liten grad kjennetegner bygater. Det har fra bygging av Haakon VII's gate vært et prinsipp at gata skulle reguleres med lyskryss, ikke rundkjøringer. Dagens løsning med lysregulerte venstresvingefelt har vist seg ikke å gi tilstrekkelig god trafikkavvikling til at gata kan benyttes som busstrasé.

Kollektivtilbud er en forutsetning for etablering av flere boliger på Lade. Med en rundkjøring kan man avvike venstresvingefeltene, og trafikkanalyser viser at man får tilstrekkelig bedring i trafiksituasjonen.

Det er vanskelig å plassere en ny rundkjøring i en gate som ikke har vært planlagt med det. Rundkjøringen er vurdert plassert på flere steder, men den som foreslås anbefales. Plasseringen gir uheldige konsekvenser for en eiendom hvor det i dag er butikk for Stormberg/HTH-kjøkkenforum (Haakon VII's gate 11). Denne butikken har i dag en forplass på fremsiden av butikken. Tilgjengelig areal blir redusert, og utkjøringen som i dag benyttes vil utgå. Det vil fortsatt være kjøreadkomst langs motsatt side av bygget, men den har ikke plass til møtende trafikk.

Med etablering av en rundkjøring ved avkjørsel til idrettsanlegget vil adkomst til idrettsanlegget reguleres av trafikkmengden i rundkjøringen. For de gående blir krysningsstedene forskjøvet 10 – 15 meter lengre bort fra avkjørselen til idrettsanlegget.



Areal som vil bli sterkt påvirket av ny rundkjøring (kilde globespotter)

Trafikksikkerhet

Gjennom regulering av egne felt for fotgjengere og syklende økes trafikksikkerheten for gående og syklende fra dagens situasjon.

Barns og unges oppvekstvilkår

Planforslaget legger opp til en styrking av Lade idrettsparks status som sentralanlegg for idrett. Lade idrettspark vil fortsatt være et viktig tilskudd for bydelen som et sted der barn og unge kan bedrive en stor variasjon organisert idrett, både innendørs og utendørs. Planforslaget har arealer for uorganisert idrett og lek, arealer avsatt til nærmiljøanlegg og parkformål.

Areal der det i dag etableres skøytebane vinterstid vil sannsynligvis bli bebyggt, og parkeringsplass etableres.

Anlegget skal være åpent for publikum hele døgnet hele året, slik at også baneanleggene kan benyttes til uorganisert aktivitet utenom faste treningstider.

Befolkningens helse og tilgjengelighet til uteområder

Planforslaget sikrer fortsatt bruk av planområdet til idrettsformål, rekreasjon og opphold, og gir positive konsekvenser for befolkningens helse. Planforslaget sikrer god tilgjengelighet til uteområdene gjennom planlagte gang- og sykkelveger og snarveger for gående. At det også avsettes areal til parkformål og nærmiljøanlegg, i tillegg til de dedikerte idrettsarealene, gjør at området kan tas i bruk av flere grupper i befolkningen, og som ikke er med i den organiserte idretten og idrettslagene.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

De økonomiske konsekvensene for kommunen er behandlet i en rekke saker:

- Nye idrettsanlegg i Lade idrettspark - forutsetninger for reguleringsplanen, behandlet i [formannskapet 15.12.15, sak 294/15](#)
- Kommunale tilskudd til bygging av sambrukshallen i Lade idrettspark, behandlet i [formannskapet 19.01.16, sak 15/16](#)
- Nye Lade idrettspark – rekkefølgekrav og fremdrift, behandlet i [formannskapet 28.06.16, sak 195/16](#)
- Kommunal garanti – søknad fra Trondheim Taekwon-Do klubb, Vikåsen bordtennisklubb og Lade Tennisarena og kommunal garanti til sambrukshallen, behandlet i [Bystyret 27.10.16, sak 157/16, 158/16 og 159/16](#).

Det er planer om at ulike idrettslag skal stå for utbygging av idrettsbyggene, og at kommunen kan bekoste rekkefølgekrav og oppgradering av infrastruktur frem til byggene. Dette vurderes og avtales for hvert enkelt prosjekt i tråd med [bystyresak 153/16, behandlet 17.11.2016](#).

Når idrettsparken skal bygges ut med tre nye idrettsbygg vil det bli behov for å oppgradere eksisterende infrastruktur, både for veg, vann, avløp og strøm. Idrettslagene vil søke om kommunale tilskudd og lånegaranti for byggeprosjektene.

Eksisterende bygg med driftstasjon for Trondheim bydrift og garderober må rives dersom planen skal realiseres. Det er satt av plass til ny driftstasjon innenfor planområdet, og den planlegges etablert i 2018. Det er planer om at kommunen skal leie garderober i de planlagte idrettsbyggene.

Det er rekkefølgekrav om opparbeidelse av veg, gang- og sykkelvei, sykkelvei med fortau, gatetun, parkering, sykkelparkering, park/grønnstruktur, turvei og snarveier.

Anslag over kostnader til rekkefølgekrav, tall i millioner kroner:

§11.1 §11.5	Veger og Parkering *)	10,1
§11.2 §11.3 §11.10	Gang og sykkelveier, fortau, snarveier *)	8,7
§11.4	Gatetun	5,8
§11.6	Sykkelparkering	1,6
§11.7 §11.9 §11.11	Landskap, grønnstruktur, park	10,5
§11.8	Støyskjerm	
SUM (mnok)		36,6

*) Ikke mva på kommunal infrastruktur

Det er rekkefølgekrav om etablering av støyskjerm langs Håkon VII gate. Dette er her ikke medtatt fordi kravet er knyttet til *tiltak som øker kapasiteten på eksisterende baner som for eksempel omlegging fra gress til kunstgress*, noe som ikke er planlagt innenfor økonomiplanperioden.

Det stilles ikke rekkefølgekrav om opparbeidelse av rundkjøring. Deler av denne ligger på privat grunn som må erverves. Rundkjøringen er et tiltak for å legge til rette for kollektivtrafikk i tråd med vedtatt trasévalg for Superbuss, og det forventes at bygging kommer inn under Miljøpakkens arbeid med kollektivtilbud.

Utgifter til rekkefølgekrav og oppgradert infrastruktur ble foreslått lagt inn i handlings- og økonomiplanen for perioden 2017-2020 med en ramme på 102,7 millioner. Bystyret vedtok som del av budsjettbehandlingen ([sak 188/16](#)) å redusere budsjettrammen med 10 millioner kroner, slik at rammen nå er på 92,7 millioner kroner.

Rådmannen gjør oppmerksom på at de økonomiske kalkylene er gjort i tråd med kommunens [Investeringsreglement](#) vedtatt av bystyret. I reglementet står det som følger:

”I kostnadsoverslag benyttes som regel forventet kostnad inklusive forventet prisstigning. I årsbudsjettet (første året i økonomiplanen) og enkeltsaker til bystyret er forventet kostnad den kostnad som med 85 prosent sannsynlighet ikke vil bli overskredet (hvis ikke annet er opplyst). I år 2, 3 og 4 i økonomiplanen er forventet kostnad den kostnad som med 50 prosent sannsynlighet ikke vil bli overskredet (hvis ikke annet er opplyst). ”

Rekkefølgetiltak, kommunale anlegg og teknisk infrastruktur er ikke prosjektert. Foreslått ramme på 102,7 millioner er basert på illustrasjonsplanene i reguleringsaken, og foreslått ramme er derfor heftet med stor usikkerhet.

Som følge av at alternativ 1 omfatter reetablering av 11-banen (Trondheims-Ørn-banen) vil alternativ 1 utløse større kostnader for kommunen enn alternativ 2.

Rådmannen vil legge frem en ny sak om økonomiske konsekvenser når reguleringsplanen er ferdig behandlet og når prosjektering av rekkefølgetiltak, kommunale anlegg og teknisk infrastruktur er gjennomført. Om alternativ 1 vedtas vil rådmannen, ut fra en intensjon om å realisere en reetablering av Trondheims-Ørn-banen innenfor gjeldende budsjettamme, nærmere utrede om dette lar seg gjøre gjennom å redusere kvaliteter på gang og sykkelveier, parkfunksjoner,

overflater med mer.

Virkninger for klima og det ytre miljø

Trondheim kommune arbeider med en revisjon av klimahandlingsplanen, blant annet som oppfølging av vedtak om sterk reduksjon i klimagassutslipp i kommunen frem mot 2030. Dersom kommunen skal nå sine mål og følge opp intensjonen i planen, er det nødvendig med betydelig innsats både når det gjelder planlegging og finansiering. Trondheim skal bli et lavutslippssamfunn, med reduserte klimagassutslipp og energiforbruk. Dette gjelder for Trondheim som geografisk område og for Trondheim kommunes egen virksomhet.

Et av tiltakene for å redusere klimafotavtrykket er å finne løsninger for lokalt produsert energi (sol, grunnvarme, spillvarme) som kan benyttes før man velger å kjøpe energi fra nettet. Besparelser i energiforbruk vil også kunne spare kommunen og det offentlige for kostnader knyttet til drift i årene fremover. Klimaet vil tjene på reduserte utslipp.

Trondheim kommune har vurdert ulike løsninger for reduksjon i klimafotavtrykket. Det finnes gode muligheter for besparelser ved bruk av passivhusstandarden, muligheter for bruk av spillvarme fra kjøpesenteret City Lade, oppvarming av spilleflater med grunnvarme, bruk av varmepumper og solenergi. Spillvarme fra kjøpesenter er energi som slippes ut til det fri og som ikke anvendes. LED-lys bør benyttes i stor utstrekning. Det stilles i planen krav om at 10 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges med lademulighet for EL-biler.

Siden planområdet ligger i konsesjonsområdet for fjernvarme må all oppvarming utformes for vannbårne systemer, det er en løsning som også kan utnyttes av andre energikilder. Enova gir støtte til utredninger og investeringer og er interessert i denne typen anlegg.

Krav til energiforbruk og energikilder kan ikke styres i planbestemmelser (bortsett fra fjernvarmenettet). For å sikre at utbyggere i idrettsparken gjør grundige vurderinger av energiløsning kreves det at energiforbruk og mulige tiltak for å redusere klimafotavtrykket skal følge byggesaken. Dersom kommunen ønsker å legge høye ambisjoner til grunn for videre planlegging, må disse kravene stilles av kommunen selv som byggherre, som del av det enkelte byggeprosjekt.

Avveining av virkninger

Program og funksjonsbehov, arealbruk idretter

Omfanget av tiltak, både bygg og anlegg, som har vært ønsket lokalisert innenfor planområdet har vært stort. Underveis i arbeidet med reguleringsplanen har de ulike idrettene spilt inn sine ønsker og behov, som det også politisk har blitt tatt stilling til. Den politiske prioriteringen av tiltak har vært førende for utformingen av planforslaget. Med begrenset areal er det ikke plass til å oppfylle ønsker og behov for alle interessenter og grupper. Underveis i prosessen er svømmehall tatt ut av programmet, og en gressbane er tatt bort for å gi plass til ny kombihall og parkering. Parkarealet er blitt mindre som følge av etablering av tennisbaner og økte plasskrav rundt elitebane (kameratårn og lysmaster). I alternativ 2 er areal for gående/syklende begrenset i den sentrale øst/vest-aksen for å gi plass til nytt tribunebygg på sørsiden av dagens bane.

Hensyn til kulturminner, sikt og landskapsopplevelse

For å ivareta hensynet til siktakser og opplevelsen av det åpne landskapsrommet mellom de viktige kulturmiljøene på Lade, har det vært et ønske om å konsentrere bygningsmassen i et belte i øst mot atkomstveg. På denne måten kan man beholde sikt mot Ringve gård og det stigende landskapsrommet.

Alternativ 1 av planforslaget plasserer tribunebygget parallelt med sambrukshallen. Samlet bebyggelse trekkes dermed ca 50 meter lengre mot øst.

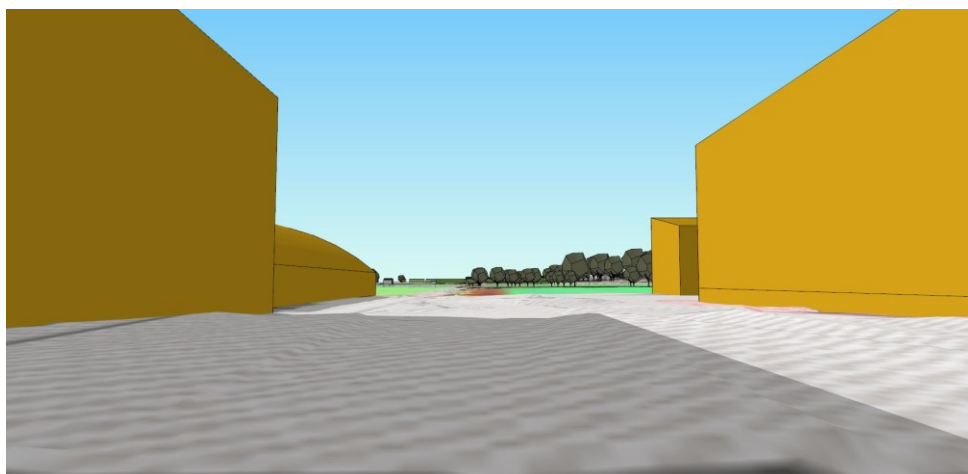
Alternativ 2 av planforslaget åpner for at denne sikten delvis bygges igjen av tribunebygg og idrettshall. Her vil hensynet til ønsket om nye idrettsbygg veie tyngre enn hensynet til kulturminner, sikt og landskapsopplevelse.

Hensyn til ganglinjer og folkemengder

Det er lagt vekt på å ha et åpent vrimleareal i anlegget.

Alternativ 1:

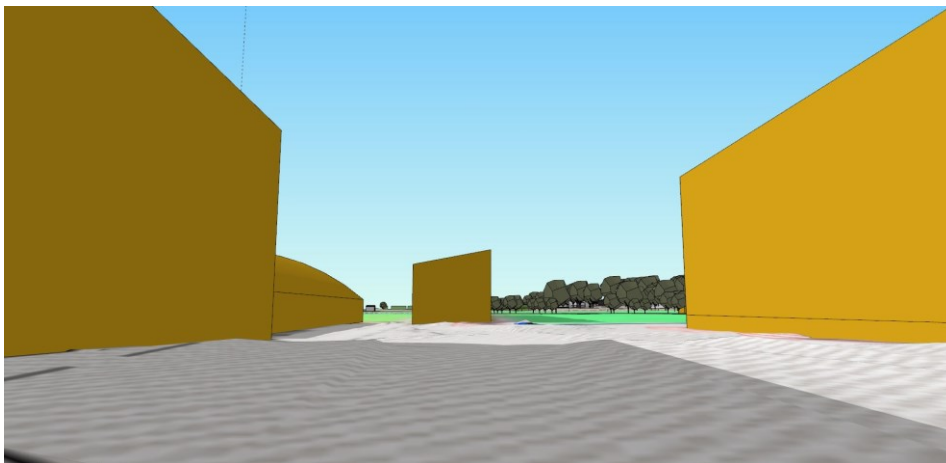
I alternativ 1 vris dagens bane slik at tribunebygget kan plasseres på banens østside. Den er dermed trukket til side for den sentrale ganglinjen. Det blir tilstrekkelig rom langs ganglinjen til å etablere en møbleringssone. Gangaksen vil med dette grepet ha plass til større folkemengder ved spesielle anledninger.



Illustrasjon alternativ 1: Åpenhet gjennom og internt i anlegget ivaretas ved at banen vris og tribunebygget plasseres langs sambrukshallen.

Alternativ 2:

Plasseringen av garderobe og tribunebygg slik det foreslås i alternativ 2, vil innsnevre den viktigste ganglinjen internt i anlegget. Når det er publikum til mange kamper samtidig, og flere lag bruker garderobene, vil denne viktige ganglinjen bli svært trang ved tribunebygget. Dersom det blir behov for ballgjerder, slik planen åpner for, forverres situasjonen ytterligere. Åpenheten i anlegget reduseres vesentlig.



Alternativ 2: Åpenhet gjennom og internt i anlegget reduseres ved at det tillates bygg sør for dagens bane.

Regulering av rundkjøring på privat grunn

Det er problematisk at man ved å opparbeide en rundkjøring i Haakon VII's gate setter begrensninger på bruk av privat areal som i dag benyttes som adkomst til en forretningseiendom. Det er likevel vurdert som så viktig å etablere et busstilbud i gata at denne løsningen er valgt for planforslaget. Underveis i planprosessen har man sett på muligheten for å bygge en sideforskjøvet rundkjøring, men denne løsningen anbefales ikke av hensynet til gatas overordnede form og funksjon. Rundkjøringen har en radius på 40 meter og vil gi god trafikkflyt.

Planlagt gjennomføring

Det planlegges en etappevis utbygging av området. Det forventes at bygg innenfor felt IA1 settes i gang først. Det foreligger konkrete planer for bygging av et sambruksanlegg for idrettene tennis, bordtennis og kampsport innenfor dette feltet. Bygging av det anlegget forutsetter at deler av dagens bebyggelse rives. Den delen av bygget som inneholder felles garderobeanlegg må rives, mens den delen som består av driftstasjon beholdes inntil videre. Deretter forventes bygging av tribuneanlegg innenfor IA3 og til slutt idrettshall innenfor IA2.

Rekkefølgekrav

Det knyttes krav til opparbeidelse av støyskjerming, gang- og sykkelveger, diverse veganlegg, beplantning, grønnsstruktur, snarveger og parkering før det kan gis brukstillatelse for bygg og tiltak i de ulike feltene. Disse er nærmere beskrevet i bestemmelsene til planen.

Krav om tiltak i grunnen

Det er angitt i bestemmelsene at dersom det under gravearbeidene skulle påtreffes ukjente forurensningskilder eller andre ting i grunnen som krever tiltak, må byggherre vurdere om det er behov for spesielle tiltak eller forholdsregler ved videre arbeid.

Krav til anleggsfasen

Det skal i anleggsperioden gjennomføres tiltak som sikrer trygg og god framkommelighet for gående og syklende, og som sikrer tilstøtende boliger mot støy. Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting.

Krav til utredninger

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før igangsettingstillatelse gis. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.

Før det kan gis tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven, må tiltaksplan for håndtering av

forurenset grunn, i tråd med forurensningsforskriftens kapittel 2, være godkjent av forurensningsmyndigheten. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten.

Før igangsettingstillatelse kan gis for tribuneanlegg innenfor felt o_IA3, skal det framlegges en plan for trafikkavvikling og parkering, samt plan for disponering av parkeringsplasser utenfor planområdet, ved kamper med maks antall tilskuere som anlegget bygges for.

Det skal også framlegges en utredning av støy som følge av kampavvikling ved anlegget før reguleringsplanen sluttbehandles.

Innspill til planforslaget

Kunngjøring om igangsatt regulering

Brev ble sendt til berørte og offentlige høringsinstanser den 21.1.2015.

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Adresseavisa 24.1.2015.

Det ble 18.2.2016 sendt ut et begrenset varsel per brev om utvidelse av planområdet.

Det ble 18.2.2016 sendt ut et begrenset varsel per brev om utvidelse av planområdet.

Medvirkning

Det er avholdt en rekke arbeidsmøter med idrettslagene Trygg-Lade, Trondheims-Ørn og arbeidsgruppen for sambruksanlegget for tennis, kampsport og bordtennis, både før førstegangsbehandling og før sluttbehandling.

Offentlig ettersyn

Planen lå ute til offentlig ettersyn i perioden 7.6. til 13.8.2016. Det kom inn 16 merknader, hvorav to kom inn etter fristen:

Merknad fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 25.7.16 (ESA14/56791-63)

Merknaden beskriver det verdifulle herregårdsskapskapet med stor tidsdybde som i dag er under stort utbyggingspress. Noe bebyggelse kan tillates, men det må tas hensyn til de betydelige verneinteressene. Foreslått tribunebygg blir en vegg som bryter kontakten mellom Ringve og Haakon VII's gate. Mener det er feil å velge denne plasseringen når det finnes alternativer. Anbefaler avbøtende tiltak ved utforming av idrettshallen for å dempe nær- og fjernvirkningen.

Administrative vilkår for egengodkjenning:

- Den foreslåtte tribuneløsningen må tas ut av planen. De går gjerne i dialog om andre tribuneløsninger som i mindre grad utfordrer de nasjonale kulturminneinteressene i området.
- Planen må endres/justeres i tråd med vilkår fremsatt i brev av 20.7.2016 fra Statens vegvesen.

Kommentar: Rådmannen anbefaler til sluttbehandling en omarbeidet løsning som i større grad ivaretar hensynet til kulturlandskapet. Varslet om innsigelse ble behandlet av fylkesutvalget 13.12.2016. Fylkesutvalget valgte å ikke støtte den administrative vurderingen. Planen er derfor sendt videre til Riksantikvaren som har fått frist 15.2.2017 for å uttale seg om de vil komme med en eventuell innsigelse dersom alternativ 2 vedtas.

Merknad fra Statens vegvesen, Region midt, datert 20.7.2016 (ESA 14/56791-56)

Vegvesenet mener planforslaget burde sikret flere tiltak for å bedre kollektivtilgjengeligheten.

Planforslaget gir ikke god nok fremkommelighet for superbuss. Rene kollektivfelt må utredes som løsning. Holdeplass for superbuss (3,5 x 40 meter) må reguleres, og areal sikres i planforslaget. Sykkelvei med fortau må legges i bakkant. Rundkjøringen må reguleres med en større diameter (45 meter). Beskrivelsen av trafikkregulerende tiltak er uklar i planbeskrivelse og bestemmelser. Det må tegnes en byggegrense innenfor område o_BIA2. Tekniske planer for veianlegget skal godkjennes av Statens vegvesen ettersom Haakon VII's gate er fylkeskommunal vei, dette må presiseres i bestemmelsene. Bestemmelsen om trafikkregulerende tiltak må tas ut av planforslaget da tiltak kun kan hjemles etter annet særlovverk. I planforslaget kan det kun settes av tilstrekkelig areal til at slike tiltak kan gjennomføres når nødvendig tillatelse etter annet særlovverk foreligger. Avsatt areal til rekkverk må kvalitetssikres. Bestemmelse om takoverdekning og lys ved sykkelparkering anbefales.

Vilkår for egengodkjenning fremmes av Statens vegvesen på vegne av Sør-Trøndelag fylkeskommune som vegeier.

- Alternativene som er utredet for trafikk løsninger gir ikke god nok framkommelighet for en superbussstrasé. Det må vurderes flere alternativer, herunder rene kollektivfelt.
- Det må reguleres inn areal for kollektivholdeplass for superbuss. Sykkelvei med fortau må reguleres inn bak holdeplassen.
- Rundkjøring må reguleres inn med en minste ytre diameter på 45 meter.

Kommentar: Det er avholdt møte med Statens vegvesen som trekker vilkårene for egengodkjenning. Endringer det er enighet om: Det må tegnes en byggegrense innenfor område o_BIA2, bestemmelsene rettes til at tekniske planer for veianlegget skal godkjennes av Statens vegvesen, og bestemmelsen om trafikkregulerende tiltak må tas ut av planforslaget. Varselet om innsigelse er formelt trukket.

Merknad fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 14.7.2016 (ESA14/56791-64)

Fylkesmannen mener det er defensivt ikke å kreve etablering av støyskjerm ved etablering av idrettsbygg, og påpeker at en lav støyskjerm ikke vil gi tilstrekkelig skjerming mot støy. Fare for støvplager er ikke drøftet grundig nok, selv om det i ROS-analysen bemerkes at man her kan ligge i grenseland til rød sone. Det bør finnes erstatningsareal for skøytebanen som omdisponeres. Det er positivt med stor bredde i aktivitetstilbudet i anlegget og prisverdig at Trondheim kommune utvikler anlegget videre. Den grønne sonen mot Lade allé bør skjermes best mulig.

Anlegget ligger på marine avsetninger og det forutsettes at NVE sine retningslinjer blir fulgt. Tiltak som sikrer tilstrekkelig slukkevann må følges opp videre. ROS-analysen bør inkludere en vurdering av evakueringsmulighetene og en vurdering av konsekvenser av klimaendringer (spesielt ekstremnedbør).

Kommentar: Merknaden tas til orientering. Rådmannen deler oppfatningen om at det er nødvendig med støyskjerm langs fotballbanene, men plan- og bygningsloven tillater ikke at det stilles rekkefølgekrav som ikke er direkte utløst av omsøkt tiltak. Vi mener det ikke er grunn til å kreve etablering av støyskjerming når det bygges nye haller for innendørs idrett. Det er etter høringen kommet opplysninger om at kommunen ved hjelp av ulike tiltak har redusert støvplagene i byen. Det er innkjøpt en vaskebil som effektivt fjerner veistøy, og denne benyttes også til renhold av den fylkeskommunale veien Haakon VII's vei, selv om dette ikke er et kommunalt ansvar. For tilbud om skøytebane henviser rådmannen til skøyte tilbudet på Leangen. De lokalklimatiske forholdene på Lade er ikke gunstige for etablering av naturis. Banen som fjernes er en bane med kunstis som har fungert dårlig. ROS-analysen er oppdatert.

Merknad fra Trondheim parkering, datert 7.7.2016 (ESA 14/56791-49)

Trondheim Parkering er opptatt av å ivareta sikkerhet, framkommelighet og miljø, også i form av gode løsninger for de som må benytte bil som framkomstmiddel. Parkering må utformes med god kvalitet og i tilstrekkelig antall slik at "villparkering" unngås. Har telt trafikk inn og ut av området mellom 7. juni og 14. juni, detaljert oversikt er lagt ved merknaden. I løpet av den aktuelle perioden er det telt 109 tohjulinger, 623 biler og 75 lastebiler. Trondheim Parkering kan for øvrig bistå med ytterligere radarmålinger hvis ønskelig.

Kommentar: Informasjonen tas til orientering.

Merknad fra Trondheim brann- og redningstjeneste, datert 19.7.2016 (ESA 14/56791-57)

Minner om retningslinjer vedrørende *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner* på www.tbirt.no. Idrettsanlegget vil bli vurdert som særskilt brannobjekt, jf. brann- og eksplosjonsvernloven § 13.

Kommentar: Tas til orientering og informasjonen legges inn i planbeskrivelsen.

Merknad fra Statkraft varme, datert 12.8.2016 (ESA 14/56791-67)

Statkraft varme ønsker å levere varme og kjøling til de planlagte idrettsbyggene, og ber om å holdes informert om videre planlegging slik at arbeidet kan koordineres. Plan som viser fjernvarmeledninger innenfor planområdet oversendes.

Kommentar: Tas til orientering.

Merknad fra Syklistenes landsforbund, datert 16.8.2016 (ESA 14/56791-70)

Det bør stilles rekkefølgekrav om etablering av holdeplass for superbuss for å unngå at det etableres vaner med kjøring til idrettsanlegget. Gang- og sykkelveg fra Lade allé til Haakon VII's gate må etableres før brukstillatelse til første byggeprosjekt. *Gjør oppmerksom på feil navn i § 11.3.* Mener alle sykkel- og gangveger skal kombineres til ett formål som etableres samtidig. Sykkelparkeringsplasser bør ha tak. Anbefaler rekkefølgekrav om sikre krysningspunkt av Haakon VII's gate og Lade allé ved alle innganger til parken. Kun parkering for HC bør tillates. Det anbefales at antall sykkelparkeringsplasser dimensjoneres med minst 0,4 plasser per tilskuer. Minst 5 % av plassene bør dimensjoneres for lastesykkel. Minst halvparten av plassene skal etableres med tak. Det bør settes av areal til stativ for bysykler minst to steder, dimensjonert for 5 % av brukerne. Stiller spørsmål til tillatt byggehøyde. Piker på at det er gammeldags å legge til rette for bilparkering for friske mennesker som skal trene.

Merknad fra Syklistenes landsforbund, datert 23.7.2016, (ESA 14/56791-62)

Felles merknad til planforslagene for Niadarø-hallen og Lade idrettsanlegg om antallet parkeringsplasser for bil og sykkel kommenteres. Viser til planforslag for Jordal amfi i Oslo med kun 38 plasser til bil, inkludert HC. Parkeringstilbudet bør reduseres og det bør beregnes hva det vil ha å si for reisevaner.

Kommentar: Illustrasjonsplanen viser romslige møbleringssoner hvor det vil være god plass til stativ for bysykler. Det er ikke lagt inn bestemmelser om krav til utforming av sykkelparkeringsplassene utover at de skal være låsbare. Antallet sykkelparkeringsplasser er økt fra 240 ved førstegangsbehandling til 350 ved sluttbehandling. Superbussen skal etableres fra 2019, og det er ikke grunn til å utsette byggingen til dette er på plass. Tilrettelegging av krysningspunkt av Haakon VII's gate og Lade allé er vurdert og anbefalt løsning er vist i illustrasjonsplanen. Antall parkeringsplasser er redusert til 149.

Merknad fra Idrettsrådet datert 4.8.2016 (ESA14/56791-65)

Felles uttalelse fra idrettslag og idrettsrådet. Mener illustrasjoner og beskrivelse av virkninger i landskapet ikke er nyansert nok. Utebaner for tennis må snus 90°, sannsynlig at det kan gjøres uten konsekvens for arealdisponeringen. Forutsetter at det kan bygges et lite toalettanlegg med vannpost vest i anlegget. Det bør opprettholdes et ni-hulls rekrutteringsanlegg for frisbee innenfor anlegget. Kostnader til sikring ved parallell utbygging må dekkes av kommunen. Uteanlegget for tennis bør ha en tennisvegg for spillere uten motspillere. Illustrert fotavtrykk for kombihallen er ikke illustrert stort nok. Sannsynligvis er det behov for enda større fotavtrykk for å dekke behov for garderober. Det planlegges for cageball i andre etasje. Det må settes av areal til fire volleyballbaner. Container for undervarme må illustreres – eventuelt vise om den kan flyttes om nødvendig. Bekymring for at bestemmelser om arkitektur og støy vil være fordyrende. Ber om at krav om flate tak tas ut av bestemmelsene. Bekymring for at punktet om at plasseringen av byggene må vurderes nærmere for å redusere konsekvenser for sikt mot Ringve skaper usikkerhet. Det er lagt ved et dokument som illustrerer konsekvenser for sikt ved tribunebygget og skisser av planlagt kombihall.

Kommentar: Reguleringsplanensom lå ute til høring åpnet for litt handlingsrom i forhold til volum, og dette illustreres derfor som en boks slik at maksimalt tillatt bebyggelse illustreres. Når en lavere og mer nyansert bebyggelse legges til grunn blir bestemmelsene tilsvarende mer detaljert. Øvrige innspill til innholdet i idrettsanlegget er vurdert.

Merknad fra sportsklubben Trygg/Lade, datert 5.6.2016 (ESA 14/56791-38), supplert med uttalelse datert 15.7 (ESA 14/56791-54)

Merknaden omhandler felt o_IA2 som er tenkt som byggeområde for en ny kombihall. Mener illustrasjonsplanen viser for lite anlegg. Viser til egen målsatt tegning som de mener bør legges til grunn for illustrert løsning. Ønsker å bygge fotballhallen som en halvtønneformet hall, ikke med flatt tak slik planen legger opp til.

Mener BYA innenfor felt o_IA2 må økes slik at en større hall med tribuneanlegg med mer kan bygges. De planlegger cageball-haller i tillegg til idrettshall og fotballhall, og de sender over tegninger av dette.

Kommentar: Det har vært avholdt møter med idrettslaget etter høringsperioden, og fotavtrykk og høydebegrensninger er justert. Hallen har nå fått en totallengde på 110 meter. Idrettshallen tillates med en høyde opp til kote +47, mot +46 ved førstegangsbehandling. Fotballhallen tillates bygget med en øvre kotehøyde på +45, mot +46 ved førstegangsbehandling.

Merknad fra kontaktutvalget på Lade, datert 2.9.2016 (ESA14/56791-75)

Kontaktutvalget stiller seg positive til planene og den økte bredden i tilbudet de medfører. Tilbudet for barn og unge på Lade vil bli godt, og planene er derfor et godt folkehelseiltak i bydelen. Kontaktutvalget ønsker en fotballhall med buet tak. Utbyggingen i anlegget må ta hensyn til Ringve musikkmuseum og botaniske hage.

Kommentar: Tas til orientering

Merknad fra Haakon VII's gate 11 AS, datert 13.7.2016 (ESA 14/56791-52), supplert 9.11.2016 (ESA 14/56791-85)

Merknaden oppsummerer prosess i forkant av utleggelse til offentlig ettersyn, og mener det ikke er gitt riktig informasjon og begrunnelse for planområdets avgrensning i løpet av planprosessen.

Har bedt om informasjon i løpet av planprosessen, men var likevel ukjent med foreslått løsning med rundkjøring. Mener rundkjøring er en dårlig løsning for fotgjengere.

Bebyggelsen i Haakon VII's gate 11 er bygget i 2007 etter reguleringsplan fra 2006. Merknadsstiller aksepterer ikke at deler av tomten tas for å etablere rundkjøring. Bygget er organisert rundt en intern infrastruktur basert på løsninger i gjeldende kommunedelplan. Planlegger å utvide p-kjeller mot Haakon VII's gate 11b, og mener det blir umulig dersom rundkjøringen etableres slik det er skissert. Refererer til tidligere prosess med kommunedelplan hvor grunneiere dokumenterte at rundkjøringer var bedre enn lyskryss for trafikkavvikling, likevel valgte man en løsning med lyskryss. Den foreslåtte løsningen med en ekstra rundkjøring og ellers lyskryss vil øke trafikkbelastningen i gata. Foreslår i stedet flere rundkjøringer.

Supplert 11.12.2016:

HC-rampe fra heishus i deres parkeringsanlegg er i planforslaget vist som annen veggrunn. Denne rampen kan ikke fjernes, og plangrensen må tilpasses rampen.

Haakon VII's gate 11AS beskriver konsekvensene bygging av en rundkjøring utenfor bygget vil få. De krever erstatning for fremtidig tapt fortjeneste ved at mulig utvikling av eiendommen er redusert. De krever også erstatning for tapt mulighet til å utvide parkeringskjelleren slik det tidligere har vært planer om.

Kommentar: Det er avholdt to møter med merknadsstiller som i forbindelse med dette har supplert merknaden sin med et nytt brev datert 11.12.2016. Merknadsstiller har rett i at muligheten for utvidelse av parkeringskjelleren ikke lenger er mulig om det etableres en rundkjøring som vist i planforslaget. Dagens HC-rampe fremkom ikke i kartgrunnlaget, og areal til denne ble derfor ikke hensyntatt ved førstegangsbehandling. Arealbruken er tilpasset slik at den ikke må fjernes ved etablering av rundkjøring. Reguleringsplanen kan ikke ta stilling til erstatning av tapt fremtidig fortjeneste. Verdisettingen av grunn som må avstås til Statens vegvesen for etablering av rundkjøring vil være en del av realiseringen av planen etter vedtak.

Merknad fra naboer i Lade allé 4, Marit Anne Stenberg og Rune Petter Ness, datert 22.6.2016 (ESA 14/56791-46)

Ønsker at bygningene trekkes lengst mulig ned mot Haakon VII's gate, for å unngå skygge for boliger ved Lade allé. Det må avsettes tilstrekkelig areal til snuplass for busser på snuplassen mot Lade allé. Det er vesentlig at kravene til arkitektonisk kvalitet opprettholdes og gjennomføres, for å hindre unødig belastning for bomiljøet i området. Det er også viktig at bebyggelse mot Lade allé er lavest mulig, for å skåne bomiljøet i området og Ringve Museum.

Kommentar: Tas til orientering, er i hovedsak ivarettatt i planforslaget.

Merknad fra Dekar på vegne av Trønder/Energi Nett, datert 22.5.2016 (ESA 14/56791-40)

Merknaden inneholder kart som viser ønsket plassering av fremtidig trafostasjon.

Kommentar: Ønsket plassering er i overensstemmelse med planforslaget og er illustrert. Plasseringen er nå også sikret i plankartet.

Merknad fra ARC Arkitekter på vegne av Haakon VII's gate 4 AS, datert 30.11.2016, (ESA 14/56791-87)

Det var i planforslaget foreslått regulering inn på deres eiendom med annet vegformål i tilknytning til rundkjøringen i planen. Dette arealet ønskes regulert med en henssynssone heller enn

samferdselsformål. Det var ved offentlig ettersyn foreslått offentlig grønnstruktur langs ny adkomstvei. De er ikke negative til at dette arealet blir avsatt til grønnstruktur, men ønsker å beholde den som felles for sine eiendommer. Påpeker at kombihallens utforming og plassering avviker fra krav i kommunedelplanen for området som krever at minimum 50 % av fasaden skal ha fasade ut mot Haakon VII's gate og ha inngang derfra. Det stilles også spørsmål om hvorfor planforslaget ikke krever at parkering skal legges under bakken.

Kommentar: Det er ikke mulig å sikre den fleksibiliteten for justering i detaljfasen som Statens vegvesen krever ved å regulere nærområdet til rundkjøringen til annet vegformål.

Bestemmelsesområde #3 reguleres derfor også til annet vegformål til sluttbehandling.

Kombihallens plassering er lagt slik fordi det ikke er ønskelig å trekke parkering lengre inn i anlegget. Det tillates parkering på bakken, men kreves ikke at det opparbeides like mange plasser som det er illustrert. Målet er at det på sikt vil bli mulig å omdisponere areal på bakken fra parkering til aktivitetsflater.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4-2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.